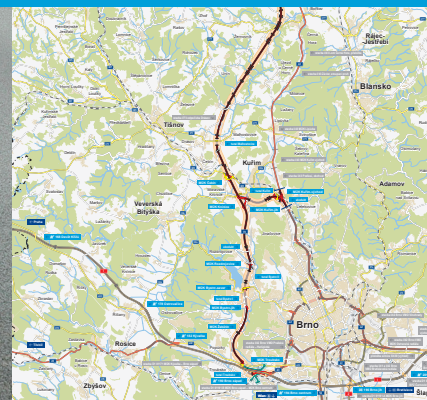
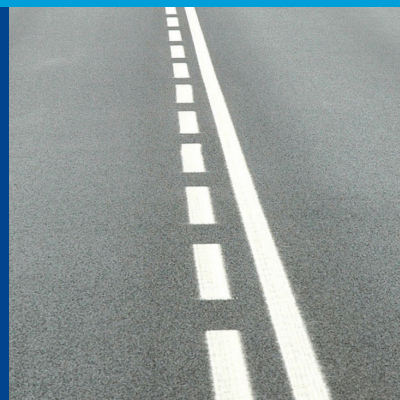
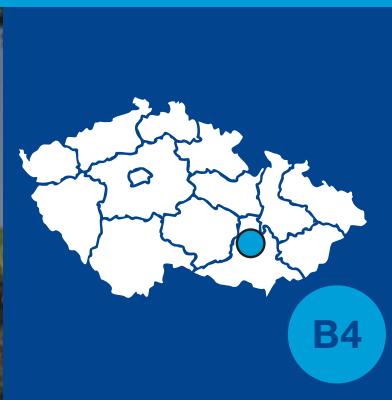


Silnice **I/73**

Troubsko (D1) – Bořitov

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **06/2025**



DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stávající silnice I/43 tvoří kapacitní propojení brněnské aglomerace s východními Čechami a Jeseníky. Trasa je součástí mezinárodní silnice E461 Brno–Svitavy. Silnice I/43 začíná v křižovatce s dálnicí D1 a končí napojením na dálnici D35. Tvoří kapacitní severojižní spojení těchto dálnic.

Dnešní silnice I/43 je značně zatížena dopravou. Kapacita stávajícího dvoupruhového uspořádání silnice I/43 je v současné době vyčerpána. Kritickými místy na dnešní trase I/43 jsou průchody obcí a úrovněvé křižovatky, které mnohde ani nemají odbočovací pruhy. Kvůli tomu se obzvlášť ve špičce tvoří kolony. Ve špičkách klesá rychlost dopravy a dochází tam ke konfliktním situacím vzájemným omezením mezi účastníky silničního provozu. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto o výstavbě komunikace I/73 Brno–Moravská Třebová, která nahradí dnešní silnici I/43.

První plány na dálniční spojení Brna s Vratislaví jsou z roku 1938. Od roku 1939, až do zastavení prací v roce 1942, probíhaly stavební práce na části tzv. „Německé dálnice“ Vratislav–Brno–Videň od Městečka Trnávky přes Brno až po Ledce před Pohořelicemi v celkové délce 84 kilometrů. Téměř všechny pozemky v trase byly vykoupěny. Byly rozpracovány a postaveny četné dálniční mosty a propustky, rovněž proběhly a někde byly i dokončeny zemní práce. Výstavba některých úseků byla zastavena ve vysoké rozpracovanosti před pokládkou vozovek. Trasa komunikace I/73 by měla využívat právě rozestavěné těleso tzv. „Německé dálnice“.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

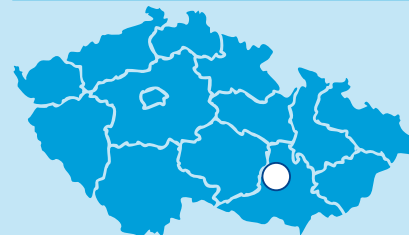
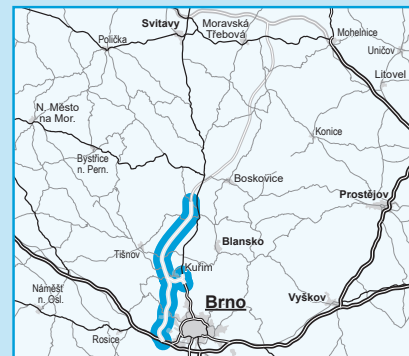
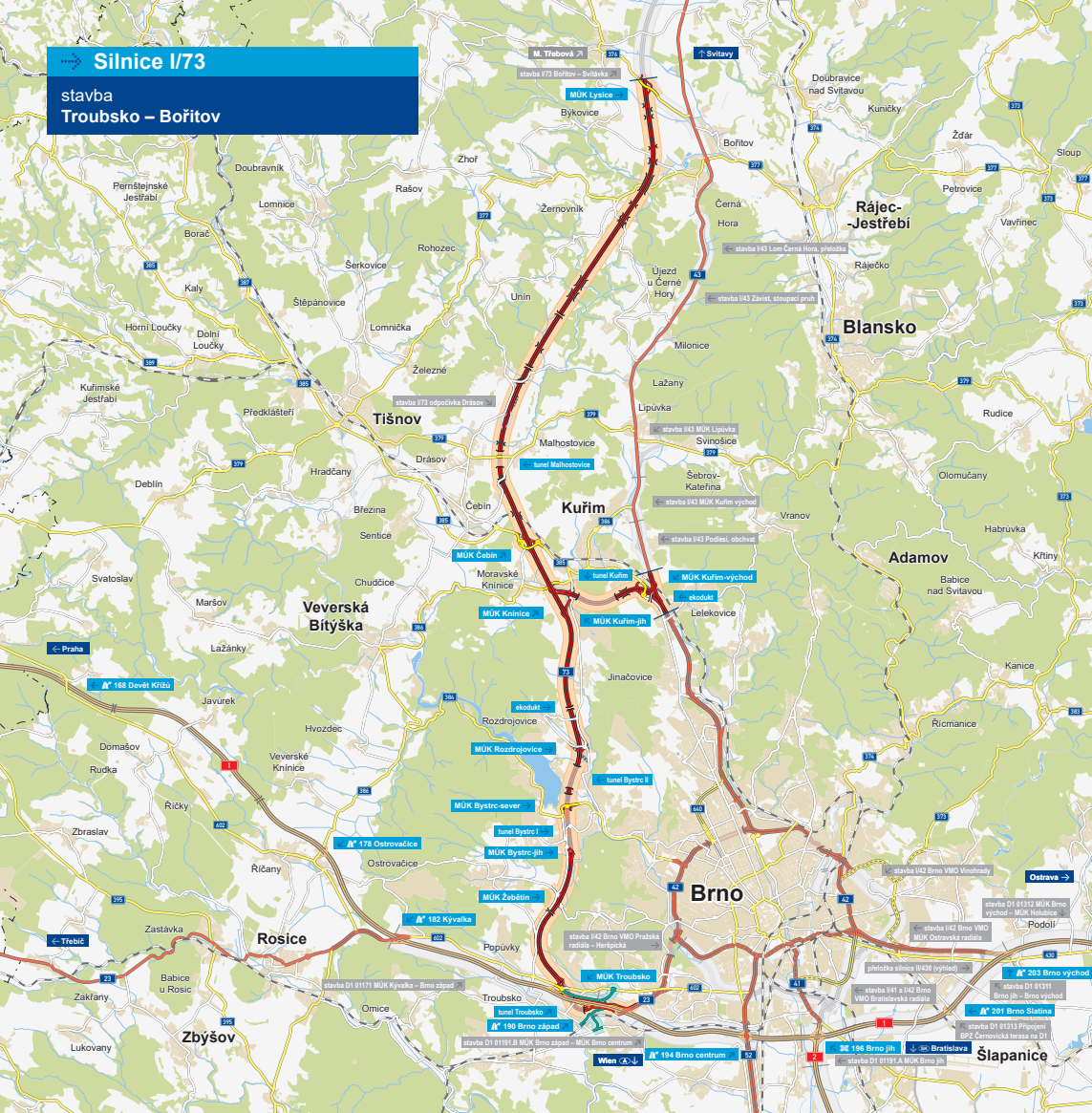
Předmětem stavby je vybudování čtyřpruhové komunikace od Troubska po Bořitov. Úsek měří cca 33 330 m a je projektován v šířkové kategorii S 26,0/130 se směodatnou rychlostí 130 km/h.

Trasa vede v historické stopě tzv. Německé dálnice a začíná na nové MÚK Troubsko s dálnicí D1 v km 188,5. Od MÚK Troubsko trasa následně stoupá v pravotočivém oblouku k Žebětínu, kde se za odbočkou na silnice na Žebětín napojuje cca v km 2,6 do trasy dnešní silnice II. třídy Veselka–Bystrc (Stará dálnice), která bude po křižovatce se silnicí III/3842 Žebětín–Kohoutovice rozšířena o levou polovinu. Silnice III/3844 Veselka–Žebětín bude přeložena do nové stopy vedené souběžně s I/73. Vyústění této přeložky bude na nové okružní křižovatce, která je součástí MÚK Žebětín. Do OK budou napojeny i přeložky silnic III/3842 a III/3844 ve směru Žebětín–Bystrc. Nová MÚK nahradí v km cca 4,3 dnešní průsečnou křižovatku. V úseku před MÚK Žebětín jsou pro migraci zveřejněny dva biokoridory a jeden ekodukt.

Stávající čtyřpruh (Stará dálnice) realizovaný v trase tzv. německé dálnice bude v úseku od křižovatky s III/3842 (MÚK Žebětín) až po jižní okraj zástavby v Bystrci využit a opraven. V průchodu mezi obytnými soubory Bystrc I a Bystrc II je kvůli blízké obytné zástavbě a snížení hlukové zátěže obyvatel navržen hloubený tunel Bystrc I délky 1945 m. Na začátku tunelu je navržena MÚK Bystrc-jih, která zajistí napojení oblasti sídliště Bystrc a Kamechy na I/73. Za tunelem je navržena MÚK Bystrc-sever s Přehradní radiálou, kte-

rá propojí I/73 s Velkým městským okruhem v Brně. Údolí řeky Svratky trasa překonává mostem poblíž hráze přehradní nádrže. Za přemostěním trasa přechází v oblasti Kníniček do dalšího tunelu Bystrc II délky 760 m. Za ním následuje MÚK Rozdrojovice (napojující na I/73 Kníničky a Rozdrojovice), za kterou trasa pokračuje po východním okraji Rozdrojovic v trase rozestavěné dálnice. V dalším úseku dochází k opuštění tělesa tzv. „Německé dálnice“ a I/73 vede dále od zástavby Jinačovice. Stavba poté klesá k II/386. Ještě před křížením vznikne MÚK Knínice, která se napojuje na jižní obchvat Kuřimi. Tím je čtyřpruhová přeložka silnice I/43 (v kategorii S 24,5/100). Na trase přeložky je plánovaný tunel délky 1240 m.

Za MÚK Knínice pokračuje trasa k MÚK Čebín. Do ní je napojena přeložka silnic II/385 a III/3861. Za MÚK trasa vede v zářezu. V km 17,5 trasa I/73 přechází mostem železniční trať a pokračuje po náspu. Poté se vrací zpět do zářezu a v km 18,7 trasu přechází nadjezdem přeložka III/38529. Poté se trasa stáčí a míří do tunelu Malhostovice délky 500 m. Nad tunelem ležícím západně od Malhostovic je pak vedena přeložka II/379. Za tunelem následuje úsek vedený na náspu. Následně trasa přechází mostem přeložku III/37914. Stavba pokračuje v přímé linii v zářezu západně od Malé Lhoty a východně od Žernovnicka. Přeložku III/37715 přechází I/73 krátkým mostem. Před dlouhým mostem přes silnici II/377 a údolí Býkovky trasa opouští rozestavěné těleso. Za mostem se trasa mírně stáčí, načež v přímé stopě pokračuje až do konce úseku na MÚK Lysice.

stavba
Troubsko – Bořitov

- řešená stavba
související stavby
jiné stavby



0 5 10 km

Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2015



**ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC**

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Další příprava může pokračovat, jelikož byla závislá na schválení Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, u nichž probíhala na podkladu zpracované územní studie (12/2018) aktualizace. Ke schválení aktualizace ZÚR ze strany zastupitelstva JMK došlo 17. 9. 2020. Společně s úsekem Kuřim – Bořitov proběhlo zpracování technicko-ekonomická studie (TES) pro stanovení kategorie komunikace (koridor v ZÚR JMK schválen pro kapacitní silnici I. třídy). Aktuálně v řešení: koncept TES byl dokončen k 12/2022. Proběhlo projednání s dotčenými samosprávami (12/2022 - 06/2023) a koordinace technického řešení s projektem VRT Velká Bíteš - Brno. V období 07–11/2023 byla dopracována hluková/rozptylová studie a ekonomického hodnocení HDM4. Od 11/2023 do 06/2024 proběhlo připomínkování čístopisu TES vč. ekonomického hodnocení HDM4, v rozsahu pro účely projednání v Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD) vypořádání připomínek a předložení na CK MD prostřednictvím Ministerstva dopravy. V 07/2024 byla předložena TES vč. ekonomického hodnocení (HDM4) vrácena ze strany MD k přepracování HDM4. V 10-11/2024 poté proběhlo zpracování aktualizace ekonomického hodnocení a předložení souhrnného materiálu TES a ekonomického hodnocení na program CK MD. V 07/2024 až 11/2024 proběhlo zpracování Oznámení záměru EIA vč. naturového hodnocení (záměr zveřejněn 18. 11. 2024). V 02/2025 byl vydán závěr zjišťovací řízení EIA se stanovením podmínek do Dokumentace EIA. Její zpracování probíhá.

EIA	ZP	SPP	VŘ	ZS	UP
2026	2025	2028	2030	2030	2034

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • SPP: Vydání společného povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 33 300 m
kategorie: S 26,0/130

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Knínice, MÚK Rozdrojovice,
MÚK Bystrc-sever, MÚK Bystrc-jih,
MÚK Žebětín, MÚK Troubsko, MÚK
Brno-západ, MÚK Knínice, MÚK Kuřim-
-východ, MÚK Kuřim-jih, MÚK Čebín,
MÚK Lysice

Tunely:

počet: 5 (Bystrc I: 1945 m, Bystrc II:

760 m, Troubsko: 1230 m, Kuřim: 1240
m, Malhostovice: 500 m)

Přeložky a úpravy ost. komunikací:

silnice I/43
silnice II/386: 1
silnice II/385: 1
silnice III/3846: 2
silnice III/3861: 1
silnice III/38529: 1
silnice II/379: 1
silnice III/37913: 1
silnice III/37914: 1

silnice III/37915: 1
Název stavby:
I/73 Troubsko (D1) – Bořitov

Místo stavby:
Jihomoravský kraj
Katastrální území:
Troubsko, Bosonohy, Starý Lískovec,
Ostopovice, Žebětín, Bystrc, Kníničky,
Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské
Knínice, Kuřim, Moravské Knínice, Ku-
řim, Svinošice, Čebín, Drásov, Malhos-
tovice, Vsechovice, Skalička, Hluboké

Dvory, Lubě, Malá Lhota, Žernovník,
Černá Hora, Bykovice, Lysice
Druh stavby:
novostavba
Objednatel:
Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v červnu 2025. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.